IX kadencja

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**■ Komisji Infrastruktury**
**(nr 152)**
z dnia 17 listopada 2021 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 152)

17 listopada 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Króla (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację ministra infrastruktury na temat prac nad nowelizacją Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy w zakresie urealnienia stawek tzw. kilometrówki.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Sławomir Redmer** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Poczty, **Paweł Pietrzak** przewodniczący Ogólnokrajowego Związku Zawodowego „Forum" Poczta Polska S.A., **Urban Kolman** wiceprzewodniczący Związku Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej, **Robert Czyż** przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej Poczty Polskiej S.A., **Marcin Kowalski** i **Patryk Tobolski** członkowie Krajowej Sekcji Pracowników Leśnictwa Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat prac nad nowelizacją Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy w zakresie urealnienia stawek tzw. kilometrówki. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosku do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Zanim oddam głos panu ministrowi, w związku z tym, że ze względu na wykonywanie innych obowiązków poselskich pan przewodniczący Olszewski jest w tej chwili na sali plenarnej i poprosił mnie o poprowadzenie posiedzenia Komisji, czuję się w obowiązku powiedzieć, że zapoznałem się z listą gości i przede wszystkim dziękuję tym, którzy są, czyli panu ministrowi Weberowi, przedstawicielom związków zawodowych w poczcie, przedstawicielom związków zawodowych w Lasach Państwowych.

W mojej ocenie, jeżeli rozmowa ta ma prowadzić do jakiegoś konkretnego celu, a rozumiem, że po to się spotkaliśmy, to jest potrzeba tego, żeby był z nami po pierwsze reprezentant Poczty Polskiej, po drugie reprezentant dyrektora generalnego lasów, po trzecie reprezentanci dwóch ministerstw, które nad tymi dwoma dużymi podmiotami sprawują nadzór. W związku z tym proponuję państwu rozwiązanie takie, że dzisiaj wysłuchamy informacji pana ministra, zgodnie z porządkiem obrad, tym z państwa ze strony społecznej, którzy będą chcieli zabrać głos, oczywiście tego głosu udzielę, informuję natomiast, że zwołane zostanie ponowne posiedzenie w tej sprawie, nazwijmy je posiedzeniem kontynuującym, żeby reprezentanci, o których mówiłem, również byli na posiedzeniu.

Teraz nie będziemy analizować, z czego to wynika. Szczególnie dziękuję tym, którzy są, mimo trudnej sytuacji epidemiologicznej. Doprowadzimy do spotkania w pełnym gronie, ponieważ w mojej ocenie… Nie chcę wymądrzać się na temat lasów, bo nie mam takiego doświadczenia zawodowego, ale w przypadku poczty uważam, że kwestia organizacji wewnątrz firmy jest trochę bardziej złożona i w tej chwili rozporządzenie to na część pracowników może skutkować negatywnie. Chciałbym więc, żebyśmy spotkali się w takim gronie, żebyśmy mogli komplementarnie omówić tę sprawę. Tyle. Czułem się w obowiązku wobec strony społecznej, żeby to wyjaśnić.

Teraz oddaję głos panu ministrowi, żebyśmy wiedzieli, jaki mamy punkt wyjścia. Proszę o zabranie głosu pana Rafała Webera z Ministerstwa Infrastruktury.

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, do grona osób, które wpływają na kształt tzw. kilometrówek, oprócz tych, których wymienił pan przewodniczący Piotr Król, proponowałbym doprosić również ministra ds. finansów, dlatego że oczywiste jest, że jakakolwiek nowelizacja tych stawek będzie miała wpływ na budżet państwa i będzie skutkowała zmniejszonymi wpływami do budżetu państwa. To po pierwsze.

Po drugie zgodnie z ustawą o transporcie drogowym, art. 34a ust. 2, minister właściwy ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. finansów publicznych określa w drodze rozporządzenia warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów, o których mowa w ust. 1, uwzględniając rodzaj pojazdu… Itd., itd. Tutaj jest to minister ds. finansów publicznych.

W mojej ocenie jest więc kluczowe, aby otworzyć temat rozmów i ewentualnej nowelizacji tegoż rozporządzenia, bo faktem jest – przechodząc już do meritum – że nie było ono nowelizowane, jeżeli chodzi o wartości tych stawek, od 2007 r., tak że stawki, które obowiązują w tej chwili, ostatni raz podnoszone były, daj panie Boże, 14 lat temu. Zrozumiałe jest więc, że pracownicy, strona społeczna, strona związkowa oczekuje nowelizacji tegoż rozporządzenia.

Spotykamy się w gronie, które już od kilku lat prosi i w różnego rodzaju gremiach podnosi kwestię rozliczania kosztów pracy poniesionych przez pracowników używających samochodu prywatnego w celach służbowych. Są z nami przedstawiciele związków zawodowych Poczty Polskiej oraz leśników. To największe podmioty, które kreują dyskusję w tym temacie. Samo rozporządzenie jest natomiast bardzo szerokie. Dotyczy ono wszystkich grup zawodowych. Dlaczego innych grup zawodowych nie ma, czy dlaczego inne grupy zawodowe podnoszą ten temat z mniejszą dynamiką czy werwą? Być może dlatego, że to pracodawca ma prawo kształtować i kreować kwestie związane z rozliczaniem kilometrówek. Nie jest tak, że parametry określone w rozporządzeniu są parametrami ostatecznymi i nie można wewnętrznym regulaminem pracy w inny sposób rozliczać wykorzystania samochodu prywatnego do celów służbowych. Pracodawca oczywiście może to robić, może kształtować tego typu politykę. Myślę, że w wielu przypadkach tak się dzieje, dlatego też podzielam zdanie pana przewodniczącego, jeżeli chodzi o stronę pracodawców, zarówno Poczty Polskiej, jak i nadleśnictw. Chciałbym też usłyszeć, jak to od wielu lat jest robione, bo jestem przekonany, że mimo wszystko jest robione. To, dlatego ten temat nie jest tak bardzo podnoszony wśród innych grup zawodowych, innych grup społecznych czy wśród innych przedsiębiorców i dlatego, jak sądzę, od tylu lat nie był dotykany.

Panie przewodniczący, to tyle, jeżeli chodzi o słowo wstępu. Myślę oczywiście, że strona społeczna zabierze głos i wyartykułuje swoje oczekiwania, natomiast dobrym pomysłem jest ten, aby usiąść do tej rozmowy w gronie wszystkich interesariuszy tak nie tylko po to, aby przedyskutować ten temat w sposób dogłębny, ale również po to, aby nakreślić sobie działania na przyszłość i te działania realizować. Kończąc, powtarzam, że kluczowym podmiotem, który powinien zostać doproszony do tej rozmowy, jest minister finansów. Właśnie ze względów budżetowych to on powinien być tutaj głównym dyskutantem w przedmiocie nowelizacji rozporządzenia, o którym dzisiaj rozmawiamy. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Czy państwo posłowie pozwolą, żebyśmy zrobili ukłon wobec naszych gości? W związku z tym, że posiedzenie zostało zwołane w dużej mierze na skutek próśb strony społecznej, chciałbym zaproponować jeden głos ze strony związków poczty i jeden głos ze strony związków lasów. Chodzi o to, żeby nakreślili państwo, jak w tej chwili wygląda sytuacja. Potem oddam głos państwu posłom, a potem w zależności od zgłoszeń. Czy możemy przyjąć taką formułę? Dobrze.

Kto z państwa związkowców chciałby zabrać głos jako pierwszy? Bardzo proszę, tylko proszę o przedstawienie się do mikrofonu.

**Przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej Poczty Polskiej S.A. Robert Czyż:**

Dzień dobry. Robert Czyż, członek związku zawodowego pracowników Poczty Polskiej, ale też przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej Poczty Polskiej z wyboru pracowników. Szanowna Komisjo, szanowny panie ministrze, przedmiotem posiedzenia Komisji jest informacja w sprawie rozporządzenia czy prac prowadzonych nad rozporządzeniem. O ile pamiętam, w 2018 r. też spotykaliśmy się na tej sali, kiedy Komisja Infrastruktury rozpatrywała poselski projekt ustawy o zmianie stawki kilometrówki. Wówczas został on odrzucony, ale ze strony Ministerstwa Infrastruktury padły zapewnienia, że resortowi bliski jest temat kilometrówki, że widzi potrzebę zmiany stawek kilometrów bardziej w ramach rozporządzenia niż ustawy – doszliśmy do wniosku, że jest to właściwy kierunek – i że w najbliższym czasie szanownym członkom Komisji Infrastruktury przedstawione zostaną wyniki tych prac, że te prace są bardzo zaawansowane, że konsultacje gdzieś trwają. Dzisiaj, po trzech latach, słyszymy dokładnie to samo zapewnienie. Zresztą to samo zapewnienie o trwających analizach, o trwających pracach otrzymała większość posłów, ponieważ temat kilometrówki stał się tematem ponadpolitycznym.

Bardzo cieszę się, że posłowie wszystkich opcji politycznych występowali z interpelacjami poselskimi w sprawie zmiany stawek kilometrówki. Nasza obecność zresztą, obecność wszystkich trzech największych central związkowych w Polsce, świadczy o tym, że ten temat jest spójny i wszystkim nam zależy na tym, żeby stawki kilometrówki uległy zmianie i urealnieniu. Wszyscy jednak od pięciu lat cały czas otrzymujemy tę samą odpowiedź: że analizy trwają, że wymaga to konsultacji z pozostałymi ministerstwami. Nie wiem, ile można analizować oczywiste.

Pan przewodniczący zadał pytanie o to, jak w tym momencie wygląda sytuacja Poczty Polskiej. Z informacji, które otrzymuję jako przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej, wynika, że sytuacja Poczty Polskiej w tym momencie wygląda tak, że w części urzędów pocztowych listonosze zaczynają wypowiadać umowy na używanie prywatnych pojazdów do celów służbowych. Z bardzo wielu miejsc idą pisma, chyba zresztą też do członków Komisji Infrastruktury, do przewodniczących klubów poselskich. Idą pisma, idą protesty i prośby o urealnienie stawek kilometrówki. Nie wiem, ile petycji dotyczących zmiany stawek kilometrówki pan minister otrzymał w tym miesiącu, ale myślę, że jest kilka tysięcy petycji, które zostały już złożone. Cały czas wszyscy dostajemy odpowiedź, że analizy trwają, więc myślę, że to posiedzenie też będzie dosyć szeroko oglądane przez leśników, przez listonoszy, przez pracowników poczty.

Osobiście powiem, że słabo będzie napisać czy przekazać pracownikom, że analizy dalej trwają. Panie ministrze, pan też w tym roku powiedział, że Ministerstwo Infrastruktury już posiada takie analizy. Zresztą MI zapłaciło za te analizy 60 tys. zł, bo taka była odpowiedź na interpelację nr 11088. Te analizy są. Myślę, że to, ile stawki kilometrówki powinny wynosić, ministerstwo doskonale wie, podobnie jak wiedział to Instytut Transportu Samochodowego w 2018 r., kiedy przygotował tę analizę. Zresztą dyrektor tego instytutu, pan Jerzy Waszkiewicz, powiedział wtedy, w 2018 r. – a chciałem przypomnieć, że w 2016 czy 2018 r. prosiliśmy o wzrost tej stawki do poziomu 1,03 zł – że wstępnie może jedynie „określić, że jedyne proponowane stawki są zaniżone”. Zgodzę się z tym. Minęły trzy lata, a więc myślę, że stawka wynosząca 1,03 zł jest stawką zaniżoną. W petycjach, które w tym momencie są chyba ostatnim aktem desperacji, które wysyłamy do pana ministra, tak naprawdę nie chcemy niczego więcej niż urealnienia tych stawek o wskaźnik inflacji i przywrócenia stanu prawnego, który obowią-

zywał do 2007 r., ponieważ patrząc historycznie, w rozporządzeniu, które wprowadziło stawki kilometrówki w 2002 r., był zapis dotyczący wskaźników waloryzacji. W 2007 r. stawki urealniono dokładnie o wskaźniki inflacji. Jeżeli zapis ten by pozostał, to możliwe, że stawki dalej co roku waloryzowalibyśmy o wskaźniki inflacji i nie byłoby problemu, bo stawka rosłaby z roku na rok, a nie musiałaby rosnąć, jak np. teraz, o 0,3 zł, co może oczywiście spotykać się z dezaprobatą pracodawców.

Jeżeli chodzi o wpływy do budżetu państwa, sytuacja ta też się zmieniła, ponieważ kilometrówka nie jest już narzędziem tak często wykorzystywanym w sektorze prywatnych, małych firm, które wykorzystywały kilometrówkę bodajże do 2019 r., żeby można ją było odliczać od podatku. W tym momencie wiadomo, że prawo podatkowe zmieniło się. To, że leśnicy i pocztowcy zabiegają o stawki kilometrówki, dzieje się pewnie dlatego, że w ogromnej mierze dotyczy to tych grup zawodowych.

W 2018 r. przedstawiciel Ministerstwa Finansów, pan dyrektor Jóźwik, powiedział, że sytuacja, która występuje w poczcie, jest sytuacją patologiczną, i że to nie pracodawca zapewnia środki transportu, tylko sam pracownik musi sobie je zapewnić, ale tak jest. Znam sytuację ekonomiczną spółki. Było nas stać na zakup 10 czy 12 tys. samochodów i na wyposażenie listonoszy w te służbowe samochody. Poza tym według mnie nie miałoby to sensu, bo samochód służbowy ma jeździć, a nie być wykorzystywany tak, jak jest np. przez listonoszy miejskich, gdzie samochodem dojeżdżają do regionu i on służy trochę jak skrzynka kontaktowa, jako narzędzie pomocne.

Tak jak mówię, jeżeli chodzi o głos pracowników, to jest bardzo duża desperacja. Proszę ich, żeby jeszcze nie robili ostatniego kroku, czyli żeby jeszcze nie wypowiadali umów na samochody, ponieważ może to zagrozić paraliżem całej firmy. Przed nami okres dosyć dużych wolumenów, ale nie wiem, jak długo jeszcze wytrzymają. Jeżdżąc na stację paliw, płacąc w tym momencie już ponad 6 zł za paliwo, patrząc też na pozostałe koszty utrzymania samochodów, które rosną, nikt nie ma już wątpliwości, że ta stawka jest stawką za małą. Mogę wtedy przytaczać wiadomości ze stron facebookowych, z listów, które otrzymujemy, z naszego firmowego forum, gdzie pracownicy pod swoim imieniem i nazwiskiem piszą, jak jest im ciężko i że nie wystarcza im pieniędzy na pokrycie kosztów użytkowania pojazdów służbowych.

Ja im wierzę i oczekiwałbym informacji, czy pan minister mógłby określić, czy jakieś zmiany są w ogóle planowane i czy coś wyszło z analiz Ministerstwa Infrastruktury. Zapłaciliśmy za nie, my, podatnicy, 60 tys. zł i trzy lata temu mieli je otrzymać członkowie Komisji Infrastruktury, a z tego, co mi wiadomo, nie otrzymali, bo nikt ich nie widział. Jako związek zawodowy w 2018 r. mieliśmy okazję widzieć analizy poczty, z których ówczesny zarząd wycofał się, ponieważ wychodziły tam takie herezje, że nikt nie chciał tego upublicznić, a tym bardziej nikt nie chciał tego pokazać partnerom społecznym. Widzieliśmy te analizy. Pan przewodniczący też może to potwierdzić.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Panie przewodniczący, w związku z tym, że sprawa jest istotna dla wielu pracowników poczty, ale nie każdy musi znać specyfikę poczty, chciałbym, żeby wybrzmiało to dość zdecydowanie, bo myślę, że dla osób, które niekoniecznie znają specyfikę firmy, musi to być oczywiste. Prosiłbym o potwierdzenie i ewentualne scharakteryzowanie. Czy w firmie nadal ma miejsce taka sytuacja, w której np. część doręczycieli paczkowych w miastach używa służbowych samochodów i pracuje w akordzie, czyli ma płacone od przesyłki, a część osób, które to robią np. na terenach wiejskich, używa swoich prywatnych samochodów i takiego wynagrodzenia nie otrzymuje?

Chciałbym, żebyśmy my, ale i pan minister miał pełny obraz tego, że tak naprawdę ta sama czynność, ta sama przesyłka obsługiwana przez dwóch różnych pracowników jest obsługiwana w dwóch różnych systemach wynagradzania, bo ktoś to robi służbowym samochodem i ma płacone w akordzie, a ktoś to robi samochodem prywatnym i nie ma płaconego w akordzie. To dlatego chciałbym, panie przewodniczący, pokazać pełny obraz, żeby to było jasne też poza pocztą.

**Przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej PP S.A. Robert Czyż:**

Taka paczka może być doręczana też w trzecim systemie, przy czym: pierwszy to pracownik poczty jeżdżący służbowym samochodem; drugi to listonosz, który doręcza tę paczkę, jeżdżący swoim prywatnym samochodem; trzeci to firma outsourcingowa, która doręcza tę paczkę; czwarty przypadek jest wtedy, kiedy listonosz czy tzw. pracownik paczkowy może doręczać tę paczkę swoim prywatnym samochodem, ponieważ poczta nie zapewnia mu służbowego samochodu. Takie warianty są rozpatrywane, z tym że jeżeli chodzi o listowo-pieniężną służbę doręczeń, osobiście nie znam przypadku, żeby którykolwiek listonosz, który rozwozi listy, posiadał służbowy samochód.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Tak, ale chciałem podać na przykładzie, żeby to było zrozumiałe dla osób, które niekoniecznie muszą znać specyfikę poczty, że dodatkowy dramat sytuacji polega na tym, że w tej samej firmie możesz zajmować się tym samym rodzajem przesyłek, a tylko w związku z tym, że robisz w innej miejscowości i ktoś robi to w innej miejscowości, te systemy są skrajnie różne.

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Czy o zabranie głosu mógłbym poprosić reprezentanta lasów?

**Wiceprzewodniczący Związku Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej Urban Kolman:**

Dziękuję. Urban Kolman, wiceprzewodniczący Związku Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej. Reprezentuję związek liczący ponad 11 tys. członków. Są tutaj również moi koledzy ze związku Solidarność. Jesteśmy na spotkaniu Komisji Infrastruktury kolejny raz. Kolega Robert Czyż w zasadzie naświetlił wszystkie najważniejsze problemy. Oczywiście zgadzamy się z nimi. Wiadomo, że specyfika jest troszeczkę różna, natomiast chcę powiedzieć, że w Lasach Państwowych z prywatnych samochodów, które są podstawowym narzędziem pracy, do celów służbowych korzysta ok. 14 tys. pracowników, z tego regularnie co najmniej 12, 13 tys. pracowników korzysta codziennie. Powtórzę, że jest to podstawowe narzędzie pracy, dlatego że leśniczy i podleśniczy w terenie bez samochodu nie jest w stanie podołać swoim obowiązkom. W poszczególnych nadleśnictwach, a jest ich ok. 460, samochodów służbowych jest co najwyżej po dwa, trzy w tej jednostce. Oczywiście nie będę tutaj mówił o specyfice naszych, leśników, jazd samochodami prywatnymi, dlatego że znaczna część, 60% tych jazd to jazda po drogach terenowych, a więc powstaje jeszcze dodatkowe utrudnienie i dodatkowa przyczyna ponoszenia znacznych kosztów na remonty i odnowienie tego taboru.

Powiem tylko to, co stwierdził mój przedmówca, że we wcześniejszych posiedzeniach Komisji brali udział przedstawiciele Lasów Państwowych i generalnej dyrekcji. Oczywiście nie jestem upoważniony i nie będę składał żadnych deklaracji, natomiast wówczas kierownictwo Lasów Państwowych stwierdzało, że jeżeli takie uwarunkowania prawne zostaną podjęte, to Lasy Państwowe zastosują się do tego, dlatego że brakuje tylko podstawy prawnej do tego, ażeby to działało i żeby kilometrówka została na odpowiednim poziomie.

Jeszcze uwagi techniczne. Oczywiście w Lasach Państwowych również odbywa się to na zasadzie zwrotu kosztów utrzymania, tj. na zasadzie ryczałtu miesięcznego. My również przychylamy się do mechanizmu, który powodowałby coroczne urealnienie tej stawki, bo wszyscy jesteśmy świadkami wahnięć kosztów utrzymania. Wtedy można byłoby na bieżąco reagować w stosunku do pracowników, a nie kilkanaście lat czekać na zmianę, na urealnienie czy dostosowanie się do obecnych cen i kosztów utrzymania.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Zgłaszał się pan poseł Szczepański. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Chciałbym, żeby pan minister w końcu powiedział, czy skończyliście państwo tę analizę, czy jej nie skończyliście, dlatego że na każdą interpelację, którą piszę, odpisuje pan słowami, że jest prowadzona analiza. Przypomnę, że 14 listopada 2007 r., kiedy to roz-

porządzenie wchodziło w życie, cena paliwa wynosiła 4,2 zł i przy ośmiolitrowym zużyciu paliwa, zwłaszcza po terenie miejskim, stanowiła 3,4 zł w 0853. Podstawowe wynagrodzenie wynosiło wtedy 800 zł. Dzisiaj wynosi 2,8 tys. zł, czyli jest wzrost o 360%. O 200 albo o 300% poszło w górę ubezpieczenie samochodu OC/AC. Usługi wzrosły o 200-300%.

Osoby, które jeżdżą, dzisiaj dokładają do tego samochodu. Rozumiem, że w tym momencie są to olbrzymie koszty, które będą wpływały do firmy, ale albo trzeba by to zrekompensować, albo trzeba podjąć jakieś określone działania. Piszecie państwo, że jest analiza. Od 1 stycznia, kiedy wynagrodzenie najniższe dojdzie do 3 tys. zł, powiecie państwo: „Mamy kolejną analizę, bo znowu wzrosło wynagrodzenie, więc to skutkuje innymi kosztami". Bardzo prosiłbym więc, żeby powiedział pan, czy macie państwo tę analizę i kto jest blokującym wydanie nowego rozporządzenia. Podejrzewam, że to minister finansów, który boi się, że to wpłynie na obniżenie wpływów od firmy albo na mniejsze dochody firmy.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Do głosu zgłaszała się pani poseł Pawliczak.

**Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):**

Tak. Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, w bardzo podobnym tonie jak pan poseł Szczepański chciałabym zapytać, czy jest jakiś konkret. Jak rozumiem, prowadzicie państwo prace od paru już lat. Pan minister zarzuca, że powinien tu być przedstawiciel ministra finansów. To jest państwa wina. Dlaczego nie ma tu osoby, która mogłaby również udzielić w tym zakresie odpowiedzi? Chciałabym dowiedzieć się, na jakim konkretnie etapie są prace. Wszyscy otrzymujemy pisma od państwa. One są zupełnie zasadne, też się pod tym podpisuję. W związku z tym, żeby nie „przegadać" – przepraszam za kolokwializm – tego posiedzenia, proszę o informację, na jakim jesteśmy etapie i kiedy prace w związku z tym tematem ruszą dalej. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Zanim oddam głos panu ministrowi, czuję się w obowiązku… Wydawało mi się, że wstępnie to wyjaśniłem, ale w takim razie powiem, na czym polega pomysł. Tak jak sygnalizowałem, wczoraj pan przewodniczący Paweł Olszewski dowiedział się, że musi być na sali plenarnej, i poprosił mnie o poprowadzenie spotkania. Listy osób, które mają dzisiaj być, nie znałem. Powiedziałem, kto w mojej ocenie powinien być, i chciałbym publicznie zadeklarować, że dzisiejsze spotkanie nie zakończy się w taki sposób, jak pani poseł się obawia, tzn. doprowadzimy do takiego spotkania, w którym będą i reprezentanci Ministerstwa Finansów, bo trudno mieć pretensje do ministra Webera o to, że przyszedł, bo jest to trochę sytuacja taka, jak ksiądz w kościele tym, którzy przyszli, mówi, że ludzie nie chodzą do kościoła. To jest po stronie prezydium Komisji, dlatego prosiłbym… Przepraszam, jeśli komuś nie podoba się ten przykład, ale taki mi przyszedł do głowy. Z całą pewnością nie jest więc winą pana ministra Webera, że nie przyszedł tutaj nikt z innego ministerstwa.

Prezydium Komisji dopilnuje tego, żeby odbyło się posiedzenie na ten temat z tymi reprezentantami ministerstw i przedstawicielami obu kluczowych firm, czyli zarządu poczty i generalnego przedstawiciela lasów, żeby to było grono, w którym decyzje te powinny zapaść, bo z jednej strony oczywiście to są konsekwencje, które przy tej cenie paliwa płacą w tej chwili pracownicy używający swoich prywatnych samochodów do celów służbowych, trzeba to sobie jasno powiedzieć, a z drugiej strony będą to konsekwencje finansowe dla firm, dlatego chciałbym to raz i ostatecznie załatwić. Tu zgadzam się z panem ministrem, że bez przedstawiciela Ministerstwa Finansów trudno mówić o tym, żebyśmy ten temat załatwili raz na zawsze. Stąd deklaracja z mojej strony. Myślę, że nie będzie nadużyciem, jeżeli powiem, że poproszę prezydium o to, żebyśmy zwołali jeszcze jedno posiedzenie w pełnym gronie. Głęboko wierzę, że będą na tym posiedzeniu reprezentanci innych ministerstw.

Oddaję głos panu ministrowi, a potem panu posłowi. Dziękuję bardzo.

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

*Wypowiedź poza mikrofonem.*

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Pan poseł, tak? Dobrze. Panie pośle, bardzo proszę.

**Poseł Czesław Mroczek (KO):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, Komisja Infrastruktury nie jest organem uprawnionym do podjęcia czy prowadzenia działań w zakresie zmiany rozporządzenia. To po pierwsze. Jeśli dobrze zrozumiałem wypowiedź pana ministra Webera, formalnie prace w sprawie zmiany rozporządzenia nie trwają. Pan minister Weber wyraził się w ten sposób, że dobrze byłoby zaprosić na nasze spotkanie przedstawiciela ministra finansów, żeby skłonić i doprowadzić do podjęcia decyzji o rozpoczęciu prac.

Chcę więc powiedzieć, że naszą rolą, jako parlamentu, jest po pierwsze uzyskiwanie informacji i podejmowanie działań poprzez postulowanie określonych działań, zachowań administracji rządowej. Nie jest tak, że Komisja Infrastruktury może w tej sprawie doprowadzić do zmiany rozporządzenia. Nie jest też tak, że Komisja Infrastruktury ma tylko wysłuchać, zadać pytanie i po raz piętnasty uzyskać odpowiedź, że nic nie robimy albo robimy niewiele.

Proponuję więc, żebyśmy skorzystali z narzędzi, które przysługują posłom, parlamentowi, a w szczególności komisjom parlamentarnym. Proponuję, żebyśmy skierowali dezyderat, jeżeli jest przekonanie o tym, że mamy taki stan faktyczny, który nakazuje podjęcie prac związanych ze zmianą rozporządzenia. W takim razie, jeżeli mamy takie przekonanie, że zasadne jest podjęcie prac i zmiana tego rozporządzenia, zgłaszam formalny wniosek, żeby Komisja Infrastruktury przyjęła dziś dezyderat skierowany do ministra infrastruktury i ministra finansów, ponieważ dwaj ministrowie są uprawnieni do zmiany tego rozporządzenia, o podjęcie prac związanych ze zmianą rozporządzenia w zakresie, kolokwialnie mówiąc, kilometrówek i poinformowanie Komisji Infrastruktury o skutkach tych działań. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Panie ministrze, bardzo proszę.

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zacznę od tego, że faktycznie wcześniej czy później będziemy chcieli to rozporządzenie znowelizować z racji tego, że pojawiają się nowe środki transportu, oczywiście abstrahując tutaj od stawek, bo jest to kwestia zasadnicza, podstawowa i podejmowana nie w pojedynkę, tylko wspólnie i w uzgodnieniu z ministrem finansów. Pojawiają się nowe środki transportu. Mówię tutaj chociażby o środkach transportu napędzanych w sposób inny niż tradycyjny, elektryczny czy hybrydowy, których nie ma wymienionych w tym rozporządzeniu i de facto, jeżeli są wykorzystywane, nie można ich rozliczać. Z tego względu chcielibyśmy – i, mam nadzieję, zrobimy to szybciej niż później – znowelizować to rozporządzenie. To sprawa pierwsza.

Sprawa druga, jeżeli chodzi o analizy, które zostały zlecone przez Ministerstwo Infrastruktury, oczywiście jesteśmy w ich dyspozycji. Te analizy są przeprowadzone, natomiast nie mam upoważnienia do tego, żeby jednoznacznie odpowiadać z jednej strony o tym, co z nich wynika, a z drugiej strony o tym, czy zostaną wykorzystane w pełny sposób, bo właśnie do tego potrzebne są uzgodnienia z ministrem ds. finansów. Oprócz tego, że podniesienie stawki kilometrówek wpłynie od strony finansowej na funkcjonowanie firm, które będą w taki sposób rozliczały się z pracownikiem, tak jak kilkukrotnie zostało powiedziane, i przeze mnie, i przez państwa, wpłynie to na zmniejszone dochody do budżetu państwa. Myślę, że tutaj minister finansów ma dużą zagwozdkę. Zgodnie z procedurą tworzenia aktów prawnych powinien też wyliczyć, jakie skutki dla budżetu państwa będzie miała tego typu nowelizacja. Pytanie, czy jest w stanie to zrobić, czy jest w stanie określić, ile firm, ile podmiotów gospodarczych rozlicza się z pracownikami właśnie w taki sposób. To pytanie jest otwarte i dlatego nie jest to tak prosta sprawa.

Oczywiście każdy ujmie się za pracownikami, zarówno za leśnikami, jak i za pocztowcami, powie: „Zróbcie to, podnieście, znowelizujcie", zaproponuje nawet stawkę, ale de facto ten, kto odpowiada za sytuację w firmie i za sytuację w budżecie państwa, musi tę odpowiedzialność wziąć na siebie. Stąd potrzeba rozmowy z ministrem finansów, nie tyle moja potrzeba, tylko, jak rozumiem, potrzeba uzyskania informacji przez państwa parlamentarzystów. To pierwsza sprawa.

Sprawa druga, o której mówiłem również w słowie wprowadzenia, jest taka, że pracodawca może dowolnie kształtować, na podstawie stworzonego przez siebie regulaminu pracy, sprawę rozliczania wykorzystania pojazdu służbowego. Może to robić. To rozporządzenie wcale tego nie ogranicza. Stawki mogą być wyższe, jeżeli tak zdecyduje pracodawca. Myślę, że to też jest powodem tego, że do tej pory żadnemu ministrowi transportu ani żadnemu ministrowi finansów nie spieszyło się z nowelizacją tego rozporządzenia. Patrzę w kierunku jednego z poprzedników, który też tej sprawy nie dotknął. Dlaczego tej sprawy nie dotknął? Ponieważ nie musiał tego robić. Pracodawca ma kompetencje, ma umocowanie prawne do tego, żeby to zrobić. Skoro temat jest podnoszony głównie przez pracowników dwóch podmiotów: Lasów Państwowych i Poczty Polskiej, to rozumiem, że pozostali radzą sobie w tym zakresie i nie jest to problemem, sprawą fundamentalną, taką, która przeszkadza z jednej strony w nabyciu pracowników, a z drugiej strony w tym, aby praca na tamtych stanowiskach była po prostu opłacalna. To jest cały i pełny obraz sytuacji związanej z kilometrówkami.

Jesteśmy otwarci, jeżeli chodzi o dalszą dyskusję. Do państwa posłów należy decyzja, jeżeli chodzi o dalsze postępowanie na Komisji Infrastruktury, jeżeli chodzi o podjęcie dezyderatu. W te kompetencje wchodził nie będę, natomiast jeszcze raz powtarzam, że chcemy – i mam nadzieję, że to szybciej niż później zrobimy – znowelizować rozporządzenie, chociażby dopuszczając nowe kategorie pojazdów, które będą mogły być rozliczone przez pracodawców, oczywiście jeżeli będą własnością pracowników. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan poseł Suchoń. Bardzo proszę.

**Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Dziękuję bardzo, szanowny panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jestem przekonany, że po wielu latach nadszedł czas na to, żeby bardzo poważnie rozważyć i chyba jednak podjąć decyzję o podwyższeniu tej stawki. Dla mnie koronnym argumentem wbrew pozorom nie są ceny paliw. One oczywiście są istotne, ale ceny paliw mają tendencję do wahania się, raz są niższe, raz są wyższe i trudno dostosowywać poziom kilometrówki akurat do ceny paliwa. Mogłoby się okazać, że za rok albo za dwa lata, gdybyśmy kierowali się tylko i wyłącznie ceną paliwa, kilometrówka mogłaby spaść.

Jest coś, o czym być może jeszcze nie powiedzieliśmy. To drastycznie rosnące ceny nowych pojazdów oraz obsługi i eksploatacji tych pojazdów. To jest coś, co jest faktem. Być może przez wiele lat nie było tak drastycznego wzrostu, jaki widzimy w ostatnim roku, w ostatnich dwóch latach. Jestem przekonany, że niestety jest to stała tendencja, z wielu różnych przyczyn. Pan minister wspomniał o nowych rodzajach napędów. To też powoduje wzrost cen. Myślę, że to jest rzecz, którą trzeba wkalkulować w stawkę kilometrową, za przejechany kilometr, tym bardziej że rozporządzenie, o którym mówił pan minister – a wydaje mi się, że jesteśmy w dobrym gronie – jest wydawane przez ministra infrastruktury, więc to minister infrastruktury powinien podjąć takie działania z własnej inicjatywy bądź, tak jak przed chwilą pan poseł był uprzejmy powiedzieć, na skutek dezyderatu Komisji. Takie działania powinny być podjęte.

Stawka kilometrówki, o której mowa w tym rozporządzeniu, niestety nie może być wyższa niż określona w rozporządzeniu. Wprost mówi o tym § 2 tego rozporządzenia. Być może są inne sposoby, mi nieznane, ale raczej podlegające opodatkowaniu, na regulowanie tej sprawy, niemniej jednak z punktu widzenia systematyki nie powinno być tak, że uzasadnione, rosnące koszty używania samochodu służbowego są rozliczane w jakiś inny sposób, bo nie ma woli do tego, żeby podnieść stawkę kilometrówki. Jeszcze raz powtórzę, że zgodnie z § 2 koszty te nie mogą być wyższe niż wymienione w tym wła-

śnie rozporządzeniu. Jeżeli więc mówimy o racjonalnym podejściu, to oczywiście stawki te powinny być waloryzowane, bo nie chodzi tu o wzrost i o to, żeby one nagle zyskały jakąś większą wartość, tylko chodzi raczej o waloryzację. Tak jak mówię, w przypadku rosnących kosztów zakupu i eksploatacji pojazdów – nie mówię tutaj o samym paliwie, tylko o wszystkich innych aspektach – rzeczywiście uzasadniają tego typu postępowanie, aczkolwiek zgadzam się z tym, że ma to również wymiar podatkowy. Kilometrówka jest zwolniona z podatku, w związku z tym należy rozważyć może nie to, o ile mogłyby spaść, ale jaki to będzie zakres zwolnienia.

Według oświadczeń przedstawicieli rządu sytuacja budżetowa jest bardzo dobra. Mieliśmy nowelizację budżetu, wpływy z podatku VAT, które pierwotnie miały wynieść ok. 190 mld zł, a wyniosły ponad 215 mld zł. Na 2022 r. planowany jest przychód rzędu 235 mld zł, czyli wyraźnie widać, że przynajmniej w deklaratywnych aspektach wpływy podatkowe są na poziomie odpowiednim do tego, aby po tych kilkunastu latach podjąć tę decyzję. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Oddaję głos, ale proszę o przedstawienie się.

**Członek Krajowej Sekcji Pracowników Leśnictwa Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność" Marcin Kowalski:**

Marcin Kowalski, Krajowa Sekcja Pracowników Leśnictwa NSZZ „Solidarność". Chciałbym jeszcze dopowiedzieć panu ministrowi, że w rozporządzeniu brakuje jednego ważnego samochodu, środka transportu. Jest to samochód ciężarowy, który de facto jest samochodem osobowym, tylko ma homologację ciężarową. Leśnicy przeważnie wykorzystują samochody terenowe, część z nich jest samochodami ciężarowymi, i za to też nie mogą dostać zwrotu kosztów.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na to, czemu to akurat leśnicy i pocztowcy dopominają się – może tylko, a może aż – o zmianę tego rozporządzenia. Pewnie każdy z państwa ma samochód, i to nowszy, który ma bieżące zużycie paliwa. Jeżeli ruszamy czy zatrzymujemy się, czy to listonosz, czy to leśnik, który jedzie kilometr z miejsca na miejsce, to bywa, że samochód ten nie zdąży zużyć średniej zakładanej ilości, czyli 8 czy 10 litrów na 100 km, tylko zużywa dwa, trzy razy więcej paliwa. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan przewodniczący, bardzo proszę.

**Przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej PP S.A. Robert Czyż:**

Jeżeli mogę, powiem tylko dwa słowa. Chciałem powiedzieć, że w ustawie, która było procedowana przez Komisję Infrastruktury trzy lata temu, były zawarte samochody elektryczne i samochody hybrydowe, czyli projekt jest gotowy. Wystarczy do niego sięgnąć.

Jeżeli chodzi o stosowanie stawek wyższych niż obecne, to pan minister przecież doskonale wie, że mamy odniesienie. Jest rozporządzenie do ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych i zarówno listonosze, jak i leśnicy, jak i pracownicy socjalni do kwoty określonej w rozporządzeniu nie płacą podatku, czyli są zwolnieni z podatku. Jeżeli to jest 0,83 zł, to 0,83 zł listonosz bierze na rękę za przejechany kilometr. Jeżeli pracodawca byłby taki łaskawy, a my, akurat związki zawodowe, wielokrotnie prosiliśmy, aby dał wyższe stawki, to musiałby być zapłacony podatek od nadwyżki. Jak rozumiem, pan minister dba tu o wpływy do budżetu. Pracodawca za każdym razem odpowiadał, przynajmniej z naszej strony, że nie może podnieść, bo płaci maksymalnie tyle, ile jest w rozporządzeniu, i że więcej się nie da.

Tak, jak więc mówię, rozporządzenie to ma swoje istotne skutki, możliwe, że dla tych trzech grup zawodowych, ale bardzo istotne, bo… nie płacą podatku od tej kwoty, a wynika to bezpośrednio z rozporządzenia. Bez zmiany rozporządzenia, jeżeli pan minister twierdzi, że Lasy Państwowe czy poczta mogłyby płacić faktycznie 2 zł, bo i takie stawki chodzą w tym momencie na rynku, pojawiła się interpretacja i pytania podatkowe, to z tej nadwyżki musielibyśmy zapłacić jakiś tam podatek. Nie wiem, czy jest to stosowane, czy nie.

Tak jak mówię, jeżeli chodzi o skutki dla budżetu, to ciężko jest mi słuchać tego, co mamy w komentarzach czy na forach, o tym, że pracownicy mają dość dopłacania do firmy. I tyle. Jeżeli mogę, to proszę tylko, jeżeli te prace będą kontynuowane w Komisji Infrastruktury, a pan przewodniczący jest z nami, pocztowcami od lat, żeby nadać im status pilny, żeby to znowu nie odwlekało się o kolejne trzy lata, bo taka byłaby częstotliwość prac. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. To na razie gorzki, ale, myślę, bardzo trafny komentarz. Zamykam dyskusję.

Podsumowując, podtrzymuję swoją propozycję. Taką informację i taką prośbę przedstawię na prezydium Komisji, żeby w tej sprawie odbyło się kolejne posiedzenie Komisji, ale w tym gronie, o którym mówiłem: strona społeczna, ci, którzy są dzisiaj, pan minister Weber, jako reprezentant ministerstwa, który miałby modyfikować to rozporządzenie, ale też z udziałem Ministerstwa Aktywów Państwowych sprawującego nadzór nad pocztą, ministerstwa sprawującego nadzór nad lasami, koniecznie Ministerstwa Finansów, zarządu poczty i generalnego dyrektora lasów. Chciałbym, żebyśmy spotkali się w takim gronie, żeby przeprowadzić ten temat raz na zawsze i skończyć. Taką deklarację składam dzisiaj ze względu na sytuację epidemiologiczną. Chciałbym podać konkretny termin, ale prawda jest taka, że nikt nie potrafi powiedzieć, czy Sejm będzie w tej chwili pracował znowu w trybie zdalnym, czy trzeba spotkać się bezpośrednio, więc tylko informacyjnie, publicznie mówię, że będę prosił prezydium, żebyśmy takie posiedzenie odbyli – pozwolę sobie powiedzieć – w najbliższym czasie. Niech mnie państwo trzymają za słowo. Jeżeli sytuacja epidemiczna będzie trudna, będziemy czekali na taki moment, żebyśmy wszyscy mogli bezpośrednio się spotkać, bo uważam, że tylko z bezpośredniej rozmowy może coś wyniknąć.

Przede wszystkim dziękuję wszystkim, którzy tutaj byli…

**Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Pan poseł Mroczek złożył wniosek formalny i bardzo prosiłbym o zagłosowanie nad tym wnioskiem.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Nie złożył, tylko powiedział o tym, że uważa…

**Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Tak, złożył wniosek formalny o to, żebyśmy przygotowali dezyderat.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Uprzejmie informuję Wysoką Komisję, że do mnie nie wpłynął żaden projekt dezyderatu.

**Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Złożył go ustnie dlatego, żebyśmy przygotowali dezyderat, a nie, powiedzmy, mieli dezyderat.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Nie dostałem żadnej treści dezyderatu. Za chwilę chciałem o tym powiedzieć.

**Poseł Czesław Mroczek (KO):**

Panie przewodniczący, chwileczkę.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Ale ja teraz mówię. Tylko dokończę. Jak udzielę panu głosu, to będzie pan mówił. Uprzejmie informuję Komisję, że nie wpłynął do mnie żaden projekt dezyderatu. Wniosek ten przyjmuję w takim zakresie, że jeżeli projekt dezyderatu wpłynie do prezydium Komisji, to będziemy nad nim głosowali na kolejnym posiedzeniu Komisji, natomiast żadnego projektu dezyderatu nie mam. To jest informacja dla Komisji. Dyskusję zamknąłem, tak że to tyle. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

**Poseł Czesław Mroczek (KO):**

Chwileczkę, chwileczkę, panie przewodniczący. Niech pan się zachowuje przyzwoicie i nie uniemożliwia zabrania głosu w tej sprawie.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

To nie jest sala plenarna, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Przecież pytałem, czy ktoś jeszcze…

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

Nie po tym wniosku.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Przecież nie wpłynął do mnie żaden wniosek. Dobrze, niech głos zabierze pan przewodniczący Grabarczyk.

**Poseł Czesław Mroczek (KO):**

Ja również chcę zabrać głos.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pojawiła się propozycja, żeby Komisja przygotowała dezyderat. Jeżeli jest potrzeba sformułowania go na piśmie, to pan przewodniczący może zarządzić 10 minut przerwy, my w tym czasie zredagujemy i ponad podziałami przyjmiemy. To jest kwestia sprawdzenia, czy jest wola, żeby rozwiązać ten problem. Jeżeli nie przygotujemy dezyderatu, jeżeli go nie złożymy, to spotkamy się za trzy lata i będziemy w tym samym miejscu.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Nie, nie spotkamy się za trzy lata. Zgłaszali się jeszcze: pani poseł Paluch i pan poseł Mroczek. Bardzo proszę.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Dziękuję bardzo. Skoro dyskusja została jeszcze przez pana przewodniczącego wznowiona, pozwolę sobie zauważyć, że zwykła procedura od lat stosowana w Komisji Infrastruktury jest taka, że projekt dezyderatu jest przygotowywany wcześniej, do niego zgłasza się uwagi i ewentualnie koryguje na posiedzeniu Komisji, a wtedy przyjmuje. Proszę państwa, proponuję więc, żeby przyjąć propozycję przewodniczącego Piotra Króla polegającą na tym, że projekt dezyderatu zostanie przygotowany w prezydium i wtedy odniesiemy się do niego w dyskusji i uchwalimy. Panie przewodniczący Grabarczyk, nie ma takiej sytuacji, nie przypominam sobie z ostatnich lat, żebyśmy w ciągu kwadransa przygotowali projekt dezyderatu, przyjęli go i uchwalili.

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

A ja przypominam sobie, że takie sytuacje były.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Zechce pan respektować regulamin i zasady kultury. Ja cierpliwie słuchałam pana wystąpienia, a pan wcina się w sposób zupełnie niesłychany i niespotykany…

**Poseł Cezary Grabarczyk (KO):**

…uzasadniony.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

…niespotykany w cywilizowanym świecie. Proponuję więc, żebyśmy spokojnie przyjęli propozycję pana przewodniczącego, przygotowali projekt dezyderatu i wrócili do niego na kolejnym posiedzeniu.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Czy już można? Jeszcze pan poseł Mroczek, proszę. Ostatni głos i zamykam dyskusję.

**Poseł Czesław Mroczek (KO):**

Sytuacja wygląda tak, że to ja zgłosiłem dezyderat i jako poseł mam prawo do tego, żeby podjąć takie działania. Uprawnienie to wynika z konstytucji, regulaminu Sejmu, ustawy

o wykonywaniu mandatu posła i senatora. Chciał pan zlekceważyć wniosek dotyczący dezyderatu. Pana propozycja…

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

*Wypowiedź poza mikrofonem.*

**Poseł Czesław Mroczek (KO):**

Przed chwilą wygłaszała pani jakieś opinie nad temat standardów zachowania, więc niech stosuje się pani do własnych opinii. Jeżeli chodzi natomiast o to, z czym mamy do czynienia dzisiaj, to propozycje pana przewodniczącego… Rozumiem, pan przewodniczący jest z obozu rządowego i chciałby sprawę zagadać, tak jak robicie to przez trzy lata, ja natomiast zgłosiłem wniosek o dezyderat. Przyjmuję uwagi dotyczące tego, że nie ma go na piśmie. Złożę go do Komisji w najbliższych dniach i mam nadzieję, że będzie rozpatrywany na kolejnym posiedzeniu. Złożę na piśmie dezyderat, o którym powiedziałem. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Wróciliśmy zatem do tego, co proponowałem. Cieszę się. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.